Po konfiskacie nakład drugi!

Nr. 5. Kraków, dnia 1 czerwca 1900 r. Rok I.



Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, Bracka 15.
Wszelkie listy i przesyłki pieniężne należy adresować: **Szczepan Kurowski,** Kraków, Mikołajska l. 9.
Redakcya rękopisów nie zwraca, korespondencyj bezimiennych nie uwzględnia, listów nieopłaconych nie przyjmuje.
Listy reklamacyjne nie opieczętowane nie podlegają opłacie.

Warunki prenumeraty: Roczie 6 kor., półrocznie 3 kor., kwartalnie 1 kor. 50 hal.
Pojedynczy numer 30 hal.
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.
Do nabycia w administracyi: ul. Bracka l. 15, oraz we wszystkich agencyach dzienników.

Projekt ustawy ochronnej dla robotników kolejowych.

W Nrze 4 „Kolejarza" wspominaliśmy o projekcie ustawy, która ma robotnikom kolejowym dać to, co daje ustawa przemysłowa innym robotnikom. Obecnie podajemy krótką treść tego projektu:

1. Wszyscy robotnicy zatrudnieni przy budowlach, prowadzonych we własnym zakresie przez zarządy kolejowe (konserwacye) i przy zakładach pomocniczych (warsztaty, ogrzewalnie, zakłady do impregnacyi, oświetlania i t. d.) kolejowych podlegać będą w myśl projektowanej ustawy następującym przepisom:

Zarząd kolei ma czuwać nad bezpieczeństwem i zdrowiem robotników. W tym celu winien zarząd kolejowy (a więc naczelnicy warsztatów, ogrzewalni, stacyj wodnych, inżynierowie sekcyjni przy naprawie toru lub mostów itd.) na koszt skarbu kolejowego zaprowadzić przy maszynach, piecach, motorach takie urządzenia, któreby zapobiegały nieszczęśliwym wypadkom. W warsztatach, ogrzewalniach i innych pracowniach musi być dostateczna wentylacya, miejsca do pracy muszą być przestronne, widne; przy każdym warsztacie odpowiednia umywalnia i garderoba na ubrania, dostateczna ilość wody do picia. Pogotowie ratunkowe na wypadek kalectwa lub pożaru winno zawsze stale funkcyonować.

Przy budowlach i w warsztatach kolejowych nie wolno będzie dłużej jak 11 godzin na dobę pracować. Gdzie już zaprowadzono czas krótszy tam przedłużać go nie będzie wolno. W czasie pracy należy się półtoragodzinna przerwa, z tego na obiad co najmniej godzina. Nie wolno ministerstwu pozwalać na przedłużenie dnia pracy ponad 11 godzin jedynie tylko z ważnych przyczyn i to nie więcej, jak na 13 godzin na dobę, ale najdłużej przez 12 tygodni w całym roku.

Spoczynek niedzielny winien być przestrzegany tak, jak w innych przedsiębiorstwach przemysłowych.

2. Powyższe przepisy dotyczą wszystkich robotników, tak stałych, jak prowizorycznych i dziennych. Następnie podane przepisy odnoszą się do tych robotników, którzy nie podlegają pragmatyce służbowej.

Wypowiada się na 14 dni obustronnie, chyba, że przy umowie inaczej postanowiono. Każdy robotnik dostaje na piśmie regulamin pracy, zatwierdzony przez c. k. generalną inspekcyę kolei austryackich.

Wypłacać należy gotówką. Zwyczajna kara pieniężna w ciągu jednego tygodnia nie może przekraczać połowy dziennego zarobku. Za co robotnik może być ukarany, o tem stanowi regulamin pracy. W tych tylko wypadkach wolno robotnika wydalić bez wypowiedzenia, w których postanawia wyraźnie ustawa przemysłowa. Robotnik bez prawnego powodu wydalony, może sądownie domagać się zapłaty za czas wypowiedzenia.

Wszelkie spory ze stosunku roboczego wynikłe, rozstrzyga sąd powiatowy lub sąd przemysłowy.

Nadzorcy i urzędnicy, którzy przekraczają przepisy tej ustawy, karani będą do wysokości miesięcznej płacy przez organa ck. gen. inspekcyi kolei austryackich.

Cały ten projekt wydrukowany jest w kwietniowym zeszycie „Sociale Rundschau".

Jestto pierwsza aczkolwiek nie wystarczająca ustawa ochronna dla tysięcy robotników, zatrudnionych przy konserwacyi dróg, budowie kolei, warsztatach, ogrzewalniach, składach węgli itd., której dotąd byli zupełnie pozbawieni, a dotyczy wszystkich kolei austryackich.

Dotąd ludzie ci wystawieni są na szykany ze strony nadzorców. Każdej chwili można ich z pracy wypędzić, czas pracy jest nieograniczony. Ustawa ta zrówna robotników kolejowych z robotnikami fabrycznymi i przemysłowymi, a okoliczność, że robotnik kolejowy będzie mógł w sądzie dochodzić swych praw, wpłynie korzystnie na sposób obchodzenia się z ludźmi.

Wątpić jednakże należy, czy rada państwa w dzisiejszym składzie uchwali tę ustawę.

Nowe dowody przeciwko Wittekowi.

Organizacya kolejarzy nie może się pozbyć tej zmory, która ją chce zadławić, a mianowicie okólników i rozporządzeń „poufnych", „urzędowych", „ściśle tajnych" itp., wymierzonych jużto przeciwko naszemu stowarzyszeniu, jużto przeciwko pojedyńczym człoukom. Wszystkie te okólniki mają jeden i ten sam ton, pomimo różnicy wyrazów i zwrotów. Jest to wył[illegible]m dowodem, że przecież myśl tych okólników jest wynikiem jednej myśli, inspirowaną jest przez jedną osobę. Znowu ukazał się w tych dniach nowy okólnik dyrekcyi kojejowej w Insbruku, zupełnie równobrzmiący z okólnikiem w Pradze. Nie potrzebujemy powtarzać treści tego okólnika, wszyscy go bowiem aż zanadto dobrze znamy. Zwraca się on również do pojedyńczych urzędników, aby wszystkiemi siłami starali się odciągnąć kolejarzy od organizacyi, namową lub groźbą, aby śledzili podejrzanych, szczególnie o socyalistyczne zapatrywania i nie dozwalali na żadną agitacyę wśród kolejarzy. Okólnik każe donosić o najmniejszym ruchu podejrzanym władzom.

Znana treść, podobna do wszystkich szpiclowskich raportów.

Okólnik dyrekcyi w Insbruku ukazał się po sprostowaniu min. Witteka w dzienniku „Fremdenblatt", ukazał się po odpowiedzi namiestnika Czech na interpelacye posła Dworzaka w sejmie czeskim, o której pisaliśmy w poprzednim numerze.

Z tego możemy wyciągnąć jeden bardzo charakterystyczny wniosek.

Skonfiskowano!

Skonfiskowano!

Skonfiskowano!

Nasze instytucye humanitarne.

Przeznaczeniem kas chorych, funduszów prowizyjnych, pensyjnych i t. d. jest niesienie ulgi, dotkniętym chorobą, nieszczęściem, niezdolnym do pracy z powodu starości i t. d. Niestety, instytucye te nie spełniają swych szlachetnych zadań, lecz przeciwnie, stają się częstokroć plagą funkcyonaryuszów kolejowych. Wszystkie ciężary tych instytucyj ponosi w zupełności służba kolejowa, ale prawa jej są w zupełności ograniczone. Powiedzmy otwarcie: na fundusze wszystkich humanitarnych instytutów składają się tylko członkowie tychże. Powinny one zatem bezpośrednio do nich należeć, przez nich być administrowane, oni powinni nad temi funduszami rozciągać ścisłą kontrolę i niemi zarządzać. A jednak tak się nie dzieje i funduszami temi zarządzają ci, którzy na ten cel ani złamanego grosza nie złożyli. Wprawdzie, w myśl ustawy, obowiązaną jest dyrekcya do pewnych opłat, ale niestety, dopłaty te nie powinny jej dawać arbitralnych praw, gdyż pochodzą one także z krwawo zarobionych groszy służby kolejowej.

Koleje państwowe płacą do funduszów humanitarnych, w myśl ustawy połowę wkładki, jaką wnosi służba kolejowa (50:25), a jednak znajdują się już dzisiaj prywatne przedsiębiorstwa kolejowe, jak np. kolej południowa, które płacą całą wkładkę (50:50). I tutaj musimy zestawić malutkie porównanie, aby dac dowód, że koleje państwowe więcej daleko wyzyskują służbę, a mniej daleko zapewniają praw. I tak:

Kolej południowa daje rodzinie po śmierci członka, który przez ośm lat należał, następujące minimalne pensye: podurzędnikom 300 zlr., służbie 240 zlr., a wszystkim tym, którzy pobierali mniej niż 420 zlr. płacy 150 zlr.; oprócz tego wlicza się do pensyi piątą część kwaterowego. Koleje państwowe dają natomiast dopiero po dziesięcioletniem należeniu minimalne pensye: dla podurzędników w kwocie 300 zlr., dla służby 200 zlr., a dla budników 150 zlr. bez wliczenia do pensyi piątej części kwaterowego. To, co dotyczy funduszu pensyjnego, można w zupełności odnieść i do funduszu prowizyjnego. Najmniejszą prowizyę dla robotnika oznaczono na 150 zlr., przez co chciano znieść różnicę w wymierzaniu wsparcia pośmiertnego, pobieranego przez wdowy i sieroty, które pierwej było wymierzane według dowolnej opłaty udziału członka do funduszu pensyjnego lub prowizyjnego.

Sprawozdanie z czynności zarządu za rok 1898 przyznaje, że tylko w części się to udało. Świadczenia funduszu prowizyjnego w stosunku do liczby 37.574 członków i w stosunku do majątku 8,646,576 zlr., są śmiesznie małe. Prowizye wynosiły 213.231 zlr., zasiłki sierocińskie 20.623 zlr., razem więc na oba te wsparcia obrócono w 1898 r. 233 834 zlr. Oprócz tego wydano 26.378 zlr. na odprawy i zwroty. Stan majątku wynosił dnia 31 grudnia 1898 roku 8,646 570 zlr., podniósł się zatem o 1,201 603 zlr. Czysty finansowy wynik funduszu prowizyjnego jest bardzo pomyślny. Pozostałość kasowa za rok 1898 wynosi 1,231.782 zlr. Ogólna zaś liczba wypłaconych wsparć od czasu wprowadzenia w życie funduszu wynosi 1,319.351 zlr., czyli o 87 569 zlr. więcej, aniżeli wynosi czysta pozostałość jednego roku.

To nadzwyczajne gromadzenie majątku jest wprost skandaliczne, połączone ze szkodą funkcyonaryuszów i służby kolejowej, a zrównoważone być powinno przez podwyższenie prowizyi, zwiększenie dodatków sierocińskich i sprawiedliwsze doliczanie lat służby. Dotychczasowy bowiem system doliczania lat służby do prowizyi jest wprost oburzający, a najmniejszy powód wystarczy, aby takowego nie uwzględniono. W chorobach n. p. nabytych wskutek wykonywania zawodu, jakoto z powodu zaziębienia, paraliżu, przepukliny itp., które często za sobą śmierć pociągają, nie ma pozostała rodzina żadnego prawa do wsparcia, jeżeli zmarły nie należał dziesięciu lat do funduszu prowizyjnego. Dyrekcye kolei państwowych, a także i ministerstwo kolejowe nie uważają powyższych wypadków za takie, któreby pociągały za sobą doliczenie dalszych pięciu lat należenia. One uznają tylko uszkodzenia cielesne i skaleczenia, powstałe wskutek gwałtownych i nie dających się zapobiedz wypadków za takie, z powodu których do czasu służby, według którego wymierza się prowizyę, dolicza się dalsze pięć lat.

Instytut prowizyjny daje wprawdzie Dyrekcyom kolei państwowych daleko sięgające prawo doliczania dalszych pięciu lat, jednak z prawa tego korzysta się tylko dla poparcia lizusów i szpiclów dyrekcyjnych. Jak niesłusznem jest nieuznawanie skutków nabytego w służbie zaziębienia za równorzędne z okaleczeniem, postaramy się wykazać na bardzo prostym przykładzie. Dwaj kolejarze są równocześnie obecni na jednem miejscu katastrofy; jeden z nich zostaje zabity, a drugi przy niesieniu pomocy, dozorowaniu i t. d. zaziębia się i wskutek tego umiera. Pierwszemu, jeżeli jeszcze nie miał prawa do wsparcia prowizyjnego, dolicza się pięć lat, — rodzina zaś drugiego nie otrzymuje nic, ponieważ zmarły nie był jeszcze 10 lat członkiem funduszu prowizyjnego, a śmierć nastąpiła tylko wskutek zaziębienia. Ogromna nieludzkość tego zapatrywania odzwierciedla się także w zwrotach, które wynoszą zaledwie 10 procent wydatków na prowizye i zasiłki sierocińskie. Nieludzkość ta jednakże w żaden sposób niemoże być usprawiedliwioną w instytucyi, która ma więcej niż ośm milionów zlr. majątku i dlatego te niehumanitarne przepisy muszą być ze statutu prowizyjnego usunięte. Któż bowiem będzie się troszczył o robotników, pracujących dla kolei państwowych, jeżeli nie kolej sama?

W sprawozdaniu za rok 1898 znajduje się jeszcze jedna pozycya, wymagająca surowej krytyki. Mianowicie „bezpłatnie administrowany“ fundusz prowizyjny wykazuje 13.046 zlr., wydanych na rozmaite wydatki. Czy są to może koszta procesów, które nasi hofraci prowadzili z wdowami służby kolejowej, w celu odmówienia im prowizyi? Ubiegły rok był tak pomyślnym, że mogły być uwzględnione nawet najmniej słuszne żądania, ze względu na opłakane położenie proszących. Nie wystarcza bowiem, ażeby służba kolejowa i robotnicy wiedzieli o tem, że są ubezpieczeni na wypadek niezdolności do pracy, ale trzeba także, aby oni w nieszczęściu mogli liczyć na to ubezpieczenie.

Od chwili upaństwowienia kolei, t. j. przez przeciąg 19 lat, wydano o 186.711 zlr. mniej, aniżeli wynoszą wkładki członków w jednym roku. Rok 1899 będzie z pewnością zamknięty także przewyżką miliona, bo w listopadzie wykazano przewyżki 0.91 miliona zlr., nie wliczając w to procentów. Jeżeli porównamy sumę 13.046 zlr. „rozmaitych wydatków“ z takiemi samymi wydatkami funduszu pensyjnego dla urzędników, które wynoszą w tymże roku około 3000 zlr., to zapytamy się, jak to jest możliwem, aby pomiędzy tymi dwoma funduszami, zarządzanymi bezpłatnie istniała tak wielka różnica? Jednakże wydatki w funduszu prowizyjnym są prawie cztery razy tak wielkie, jak w funduszu pensyjnym, gdzie trzeba zarządzać czternastoma milionami zlr. To niezwykłe zjawisko można sobie tylko w ten sposób wytłomaczyć, że tę różnicę powodują spory, powstałe przy wymierzeniu prowizyi, a pociągające za sobą wysokie koszta procesowe. Na to wskazują także zwroty, które w funduszu prowizyjnym są procentowo niższe, niż w funduszu pensyjnym. Panuje jednak jeszcze inna różnica pomiędzy funduszem pensyjnym dla urzędników a funduszem prowizyjnym dla służby i robotników. Pierwszy — licząc wprawdzie tylko 12.230 członków — ma niedoboru 779.915 zlr., podczas gdy drugi wykazuje w tym samym roku tak dodatni wynik finansowy. Urzędnikom, którzy cieszą się życzliwością dyrekcyi, przyznaje się przy wymierzaniu pensyi różne, statutem wcale nie określone dodatki.

Całkiem inne stanowisko zajmują ci panowie, gdy chodzi o jakiego potłuczonego lub też z nabytą w służbie śmiertelną chorobą kolejarza, jeżeli tenże nie miał jeszcze 10 lat należenia, dla których rodzin nie mogą się zdobyć nawet na to, aby się z niemi obchodzić jak z ludźmi. Uważajmy bowiem na to, że strasznie biedną musi być taka wdowa, jeżeli przychodzi się upominać o swego żywiciela!!

Czyż nie byłoby w takich wypadkach na miejscu, odstąpić trochę od istniejących przepisów i dać nieszczęśliwym to, co im przez wypadek w służbie zostało odjęte, albo, co byłoby najlepszem, zmienić nieludzkie przepisy w statucie. W takich jednakże przypadkach brakuje tym panom całkiem ludzkiego uczucia, czego dało dowód ministerstwo kolejowe w doniesieniu z dnia 22 stycznia br. do obecnego Wydziału funduszu prowizyjnego. Chodziło mianowicie o pewną wdowę po bahnmistrzu, który nabył choroby w służbie, a jednak ministerstwo orzekło, że przepisy stanowczo w tych razach wykluczają zaopatrzenie. Czyż to każdego nie bije w oczy, że z obejściem przepisów dozwala się na dodatki po 500 zlr. i wyżej tam, gdzie było prawo tylko do 300 zlr. prowizyi, a tylko dla biednej wdowy nie można znaleść żadnych środków dozwalających zaopatrzenia jej. Czy w takich warunkach może kolejarz poświęcić swoje zdrowie i życie dla ratowania innych ludzi i własności kolei? A prze-

cież nawet własne suknie mogą być kolejarzowi zdjęte i oddane w razie potrzeby dla niesienia pomocy, a w nagrodę za tę służbę samarytanina, jeżeli zachoruje wskutek zaziębienia, to go wyrzucą, jeżeli zaś umrze, to rodzina nie otrzyma żadnego zaopatrzenia.

Jeżeli socyalno-polityczny minister zechce na przyszłość mówić o bezpieczeństwie ruchu, to niech pamięta, że przy takich przepisach statutu prowizyjnego, które służbie kolejowej za nadzwyczaj wysokie wkładki wątpliwe tylko prawa zabezpieczają, nie może być mowy o bezpieczeństwie podróżnych. Dopiero wtedy, gdy ubezpieczeni członkowie rzeczywiście swoje prawa będą mieć zabezpieczone, gdy rodziny ich na wypadek nieszczęścia, które za sobą śmierć pociągnie, nie będą musiały żebrać, będzie mógł każdy kolejarz starać się wszelkiemi siłami o bezpieczeństwo ruchu. Wystarczyłoby już dla uzyskania prowizyi na wypadek niezdolności do pracy pięcioletnie należenie do funduszu, bo przecież każdy dwa do trzech lat a nawet i dłużej, musi być prowizorycznym.

Pan Wittek mógłby tę ulgę wprowadzić, a zastosować ją także i dla tych, którzy już obecnie prowizyę pobierają, bo przecież żaden człowiek nie może wyżyć z żebraczego dodatku, który mu jest dawany w postaci „minimalnej prowizyi“. Te korzyści przypadłyby całkiem niezdolnym do pracy, lub też pozostałym rodzinom, o które troszczyć się jest przecież obowiązkiem państwa, bo w przeciwnym razie muszą tacy ludzie być ciężarem gminom, do których przynależą. Za jedną taką korzyść, któraby państwa nie kosztowała ani centa, możnaby wymagać zamiłowania do służby i poczucia obowiązku. Pan Wittek ceni jednakże bardziej pomnożenie kapitału, aniżeli zrównoważenie krzywdy i nędzy służby kolelowej, ich wdów i sierót

J. K.

Przegląd społeczny.

Statystyka kolejowa za rok 1898. Urząd statystyczny ministerstwa kolei wydał obecnie dokładne sprawozdanie ze stanu i ruchu austryackich kolei, uwzględniając społeczne, finansowe i techniczne względy tychże. Sprawozdanie to, poprzedzone jest krótką historyą austryackich kolei, które pozwala łatwo oryentować się w dalszych cyfrach. Jest to od kilku lat pierwsza dokładniejsza praca urzędu statystycznego, dlatego pozwolimy ją sobie w krótkości czytelnikom naszym przedstawić. Przedewszystkiem przypatrzmy się najogólniejszym zestawieniom. Sprawozdanie podaje długość austryackiej linii kolejowej, którą umieściliśmy w Nrze 4 „Kolejarza“.

Liczba dworców kolejowych wynosiła z końcem 1898 r. 2630, przystanków 1278, stacyj telegraficznych 2715, budynków mieszkalnych dla urzędników, służby i robotników kolejowych 1232, magazynów 2857, domków dla budników 10.609.

Kapitał zużyty na potrzeby kolei państwowych i tych prywatnych, które państwo pod własnym zarządem prowadzi, wynosił 1134 milionów złr., z czego do końca 1898 roku 63 m i l i o n y s i ę z a m o r t y z o w a ł o. Kapitał kolei prywatnych dochodził do 1757 milionów. W ruchu było: lokomotyw 4847, wagonów osobowych 11.847, ciężarowych 108.446, wogóle na prywatnych i państwowych liniach.

Liczba podróżnych wynosiła w r. 1898 nie mniej, nie więcej, tylko 126.087 milionów osób, z czego 55.787 milionów przewiozły koleje państwowe. Z porównania z poprzedniemi latami, ruch osobowy wzrósł niezmiernie, w przybliżeniu na kolejach prywatnych o 7·39 procent, na publicznych 26·79 procent.

Znaczenie, jakie posiadają wagony III. klasy, da się najlepiej zauważyć z następującego przedstawienia: z ogólnej sumy osób, które w tym roku koleją przejeżdżały, przypada na podróżnych I klasy zaledwo 0·88 procent, na podróżnych II klasy 6·99 procent, na t r z e c i ą k l a s ę 89·35 p r o c e n t.

Tak samo wzrósł ruch towarowy.

Ogólna suma należytości, jaką podróżni za bilety zapłacili, wynosi 287.817 milionów złr. z czego 117.096 milionów pobrała kolej państwowa. Dochody więc wzrosły o 3·96 procent. Nie przedstawia to jednak wielkiego zysku, bo równocześnie zwiększyły się także wydatki o 4·28 procent.

Szukając dalszych, ciekawszych zestawień, spotykamy również statystykę nieszczęśliwych wypadków. W r. 1898 liczba ich doszła do 1626 W y k o l e j e ń b y ł o 446, z d e r z e ń 246, reszta powodów bliżej nie podana. Wskutek tych wypadków odniosło uszkodzenie 143 osób, z czego 8 umarło. Na 1 milion podróżnych przypada 1·67 uszkodzony.

Naturalnie cyfry te musimy brać z wielkiem zastrzeżeniem, jest to bowiem statystyka urzędowa, muszą być więc łagodzone te rzeczy, któreby przemawiały przeciwko zarządowi kolei.

Przystępujemy teraz do ilości personalu kolejowego. Urzędników, podurzędników, urzędniczek, i służby było razem 84.217, r o b o t n i k ó w l o n o w y c h 95.723 zatrudnionych przy kolei. Wyobraźmy sobie, jaka to olbrzymia cyfra i teraz zrozumiemy, jak bardzo chodzi zarządom kolejowym o utrzymanie tych tysięcy w nieświadomości położenia i ogłupiającym teroryzmie, inaczej w jaki sposób mogłyby dyrekcye walczyć z tak potężnym zastępem, gdyby był cały zorganizowany.

Płace wszystkich ludzi wynosiły w roku 1898 99.432 milionów złr.

Dla personalu założono 23 kas pensyjnych, 24 kas chorych i 27 zakładów humanitarnych innej kategoryi, które razem przedstawiały majątek 60.914 milionów złr. Tak szaloną sumą obracają opiekunowie kolejarzy, bez współudziału robotników!

W niniejszem numerze nie starczy już nam miejsca na szersze omówienie tej statystyki, dlatego powrócimy jeszcze do niej na innem miejscu, rzecz bowiem jest bardzo interesująca dla każdego kolejarza i z niej można wyciągnąć wiele wniosków przeciwko całej gospodarce kolejowej.

Koleje żelazne na kuli ziemskiej. Długość sieci kolejowej na ziemi wynosi, według najnowszych obliczeń (z końca r. 1898) 752,472 kilometrów t. zn. przeszło ośmnaście razy więcej niż liczy ziemia nasza w obwodzie na równiku (40.070 kilometrów), a prawie 2 razy tyle, ile wynosi oddalenie ziemi od księżyca (384.420 kilometrów). W to wliczona jest tylko długość linij kolejowych, tory podwójne i więcej nie są wcale uwzględnione.

Z tej olbrzymiej cyfry przypada więcej niż połowa na Amerykę, bo 386.732 kilometrów. W dalszym szeregu, na drugiem miejscu idzie Europa, chociaż 4 razy mniejsza od Ameryki, z długością kolei, wynoszącą 269.743 kilmtr. dalej Azya 55.605 klm., Australia 23.334, a wreszcie Afryka 17.058 klm.

Biorąc pod uwagę pojedyńcze państwa, na pierwszem miejscu zobaczymy Stany Zjednoczone 299.911 klm., dalej, Niemcy 49.560 klm., europejska Rosya z Finlandyą 42.535 klm., Francya 41.703 klm., angielskie Indye wschodnie 35.384 klm., Austro-Węgry z Bośnią i Hercegowiną 35.113 klm., Wielka Brytania 34.668 kilometrów.

W stosunku do przestrzeni kraju, najbardziej rozgałęzioną sieć ma Belgia, gdyż na każde 100 $klm.^2$ przypada 20·6 klm. sieci kolejowej. Później Saksonia 18·6, Baden 12·5, Alzacya i Lotaryngia 12·2, Anglia 10·9, Niemcy 9·2, Szwajcarya 8·9, Niederlandy 8.8, Francya 7·9. Inne kraje w stosunku do swej powierzchni mają bardzo ubogą sieć kolejową, np. Rosya 0·8, Norwegia 0·6. Pod tym względem stoją wyżej Stany Zjednoczone, bo tam na 100 $klm.^2$ przypada 3·8 klm. Wartość łączna wszystkich kolei ze wszystkiemi przynależnościami obliczają na 149 miliardów marek.

KORESPONDENCYE.

Stryj,

Skonfiskowano!

Skonfiskowano!

Do tych smutnych refleksyj przyszliśmy już dawno, ale myśleliśmy, że stosunki się obecnie zmieniły i że kierownicy warsztatów zmienili swoją taktykę. Niestety, fakt najświeższy, jaki się przytrafił w Stryju, przekonywuje nas dowodnie, że nic się nie zmieniło i że dawny system „kruk krukowi oka nie wykole“, utrzymał się w krwi naszych przełożonych w zupełności.

Ale przejdźmy do faktu. Tow. Alber wykrywa złodzieja. Zawiadamia o tem władzę przełożoną, sprowadza ją na miejsce i oddaje jej *corpus delicti*. Nie uczynił on tego w celu otrzymania jakiegoś wynagrodzenia lub z powodu osobistych pobudek, lecz jedynie w celu usunięcia korupcyi w warsztatach.

I cóż się dzieje. Złodziej znalazł obrońcę, a obecnie toczy się zażarta walka, aby skrzywdzić człowieka, który wykrył złodzieja. Panie Majewski, my tej sprawy płazem nie puścimy, choćbyśmy mieli poruszyć niebo i ziemię.

Stanisławów. Naczelnik tutejszy wydał rozkaz, aby wszyscy robotnicy i pomocnicy, najdalej do dnia 6 czerwca b. r., pokupowali sobie nowe niebieskie ubrania i czapki. W dniu tym bowiem zapowiedział jakiś dygnitarz z Wiednia swoje przybycie, celem dokonania rewizyi.

Przełożeni nasi wstydzą się tej nędzy, jaka panuje pomiędzy tutejszymi robotnikami i chcą pokazać owemu wiedeńskiemu dygnitarzowi n o w e m u n d u r y, mające zadać kłam wszystkim twierdzeniom, że i robotnik kolejowy, jakkolwiek rządowy, łyczy taką samą biedę, jak i fabryczni i przemysłowi robotnicy.

Jako curiosum podnieść musimy fakt, że naczelnik z magazynu frachtowego oświadczył swoim robotnikom, że każdego, który się do tego rozkazu nie zastosuje, w y d a l i n a t y c h m i a s t z r o b o t y.

Oto mała próbka socyalnej polityki zarządów kolejowych. O to, czy robotnikowi w dzisiejszych warunkach, starczy na utrzymanie rodziny, czy on i jego rodzina mają co jeść, nikt się nie troszczy; o tem, aby robotnikowi ulżeć dolę, dać im stabilizacyę, pomódz im, aby mieli zapewnioną egzystencyę; aby im płace podwyższyć w tych granicach, żeby odpowiednio do dzisiejszej drożyzny starczyła na najskromniejsze l u d z k i e utrzymanie — nikt nie myśli. Ale z chwilą, gdy się ma zjawić jakiś inspektor na wizytacyę warsztatów, zakuwa ich się w n o w e m u n d u r y, obciążając temsamem bardzo znacznie ich budżet domowy.

Ale zapominają ci panowie, że mundur nie starczy do pokrycia nędznego wyglądu i wyrazu twarzy, która mimo munduru krzyczy: c h l e b a nam dajcie, a nie umniejszajcie i tej odrobiny nadzwyczajnemi wydatkami.

Należałoby się jeszcze zastanowić, na co się rzeczywiście przyda taka z a p o w i e d z i a n a wizytacya. Porobi się trochę porządków w warsztacie, ubierze się ludzi w nowe mundury i przedstawi się, że w s z y s t k o w p o r z ą d k u. Przed oczy tej wielkości nie puści się jednak robotników, a niechby ona z nimi trochę pogawędziła, toby się dopiero dowiedziała prawdy i miałaby prawdziwszy obraz g a l i c y j s k i e j g o s p o d a r k i. Niestety, dziś się jeszcze to nie stanie ale czas ten nadejdzie, czy wcześniej, czy później, a wtedy — pogadamy.

Stanisławów. W myśl rozporządzenia ministeryalnego otrzymać powinni szyberzy po 1 złr. dziennej płacy i 3 ct. dodatku za godzinę służbową. Do dziś dnia szyberzy w dyrekcyi stanisławowskiej podwyższenia tego nie otrzymali i pobierają tylko po 90 ct. Zapytujemy p. Festenburga, dlaczego podwyższenie to nie weszło dotąd w życie i kiedy myśli takowe wprowadzić.

Stanowisko szybera jest bardzo ciężkie i odpowiedzialne. Po funkcyonaryuszach ruchu, są oni najwięcej narażeni na najrozmaitsze nieszczęścia, na co znajdują się dowody w statystyce wypadków kolejowych. Czyż zatem nie czas były, aby ludziom tym dać cośkolwiek więcej, aby potrzeby życiowe opędzić mogli. Wszak uznało

to samo ministeryum i nic nie stoi na przeszkodzie. Ale prawda — żyjemy w Galicyi, która we wszystkich sprawach spóźnia się o 50 lat, prawdopodobnie więc i szyberzy nasi otrzymają za 50 lat podwyższenie, jeżeli sami energicznie o to się nie upomną.

(Redakcya uprasza szyberów stanisławowskich o podanie następujących dat: Imię i nazwisko, wiek, stan, ilość dzieci, ilość lat służby, płace, czas pracy, czas spoczynku, a daty te wyszle sekretaryat wprost do ministerstwa kolejowego).

KRONIKA.

Pan inspektor Majewski dotąd nie może się przyzwyczaić, że czasy pańszczyźniane dawno już i niepowrotnie przepadły i że kolej nie jest dworem, ale fabryką, w której robotnicy pracują jako obywatele na równych prawach i obowiązkach, taksamo jak i p. Majewski. Świeżo otrzymujemy ze Stryja wiadomość, że p. Majewski w dniu 6 maja wczasie „kirchparady“ tutejszej straży pożarnej, zwymyślał słowami: batiaru, drabie, łajdaku i t. d. jednego biednego człowieka, który miał tu nieszczęście, że odrobinę się spóźnił. Fe! panie Majewski! Jakież to smutne, jeżeli „władca“ nie umie się hamować w używaniu języka i rzeczywiście jak batiar go używa. Lepiejby p. Majewski trochę więcej pilnował werkmistrzów i nie bronił ich, jeżeli im udowodniono kradzież.

P. Władyka, naczelnik stacyi w Rudniku, zatrzymuje podobno nadsyłane tamże gazety, przeznaczone dla tamtejszego personalu. Gazeta jest własnością adresata, a skoro ktoś ją samowolnie zatrzymuje, przekracza siódme przykazanie, o czem p. Władyka, jako wielce pobożny obywatel, powinien wiedzieć. Wzywamy p. Władyka o zaniechanie tego systemu, a jeżeli już czytać pragnie „Eisenbahnera“, co jest nawet jego obowiązkiem jako kolejarza, to niech się zgłosi do nas. Wkładka wynosi 80 halerzy miesięcznie, za którą to kwotę otrzymasz pan i „Eisenbahnera“ i pomoc prawną a nawet nadzwyczajną zapomogę w razie potrzeby.

Z Kamionki donoszą nam, że niejaki Zacharski, zdegradowany banmistrz, którego obecnie dyrekcya używa na substytucye, popełnia tamże najrozmaitsze nadużycia, które są zabronione pragmatyką służbową. Wzywamy tedy p. Zacharskiego, aby poprzestał dotychczasowych praktyk, w przeciwnym razie zmuszeni będziemy wywlec na jaw różne sprawki, na które dowody mamy w rękach.

Niebezpieczeństwo służby kolejowej. Ferdynand Heller, 59-letni aufseher kolei państwowej, został bardzo ciężko pokaleczony na stacyi Gumpendorferstrasse. Hellera przewieziono do szpitala.

— Na linii Nagy-Karoly-Somkuter, przy wjeździe do stacyi Gilvacs, wykoleił się pociąg. Dziewięć osób odniosło uszkodzenia, pomiędzy temi cztery bardzo ciężkie.

— Na stacyi w Lincu pociąg pospieszny paryski, wjeżdżający do stacyi, porwał szyberów Madera i Zottera. Mader został doszczętnie zmiażdżony. Zotter ma odcięte tylko obie nogi.

— W warsztatach w Lincu próbowano kocioł, przeznaczony do hydraulicznego ciśnienia. Kocioł pękł, a szczęśliwym trafem tylko dwóch robotników odniosło ciężkie uszkodzenia.

Z życia kolejarza. Z jednej ze stacyj kolejowych w Galicyi otrzymujemy następujące pismo, które dla charakterystyki galicyjskich stosunków umieszczamy w całości. Pismo to jest wyrazem serdecznego żalu, z którego piszący robotnik pragnie się wyspowiadać, by choć w części uspokoić smutne refleksye na temat sprawiedliwości.

Pismo to brzmi:

Kochany Panie redaktorze! W r. 1873, gdy byłem pompenwärterem w X, doniosłem dyrekcyi o różnych nieczystych sprawkach pewnego indywiduum tamże, który popełniał różne nadużycia, np. wymieniał w magazynie podręcznym stare płaszcze na nowe, za co otrzymywał prezenta w gotówce; wywoził baniami oliwę i naftę do miasta i sprzedawał takowe. Na wszystkie te fakta przedstawiłem dowody i świadków. Lecz złodziej miał protekcyę, a ja nie byłem lizuniem. Szczęśliwym trafem, mnie nic się nie stało, ale złodziej dostał awans o 50 zlr.

W r. 1893 przekroczyłem tor kolejowy. Oburzony takiem strasznem przekroczeniem naczelnik zaczął mnie besztać: Sie Rindvieh, was machen Sie da — i szarpać za ramię. Oburzyło mnie to, odwinąłem ręki i uderzyłem go w policzek. Świadków na to nie było, więc nie oddano tej sprawy do sądu, lecz wytoczono mi dyscyplinarkę. Co ja przez ten czas przeszedłem zgryzot i mąk, to Bóg jeden wie tylko, no ale skończyło się tylko przeniesieniem do innej stacyi i 50 guldenami kary.

W nowej stacyi natknąłem znowu na pijaka, awanturnika, który w zapomnieniu rzucał się nietylko na mnie, ale i na moją rodzinę; raz zrobił mi nawet straszną awanturę w mojem własnem mieszkaniu i znieważył moją żonę. Wytoczyłem mu proces, dowiodłem i otrzymałem satysfakcyę. Ale przeciwnik mój miał znowu protekcyę. Jemu się nic nie stało, a ja zostałem przeniesiony i ukarany pięcioma guldenami.

W trzecim miejscu natknąłem znowu na złodziei i zdemaskowałem ich. Co teraz nastąpi, nie wiem, ale przypuszczam, że teraz to mnie już chyba ze służby wyrzucą, gdyż znowu złodzieje mają protekcyę, a ja jej nie mam. Na podstawie powyższego doświadczenia przyszedłem do przekonania, że tylko złodzieje mają protekcyę i są ochraniani w całej pełni. Uczciwi zaś ludzie, spełniający sumiennie swój obowiązek — protekcyi nie znajdą, lecz przeciwnie, znajdą zawsze dyscyplinarkę i karę, jeżeli nie wyrzucenie ze służby.

Ryzyko robotnika. W Stanisławowskich warsztatach kierownictwo tychże odznacza się pod względem „sparsystemu“ w całej pełni. Z ulepszeniem przyrządów lub naprawieniem tychże oczekuje się zawsze do ostatniej chwili, względnie do jakiegoś nieszczęścia, które dopiero spowoduje naprawę danego przedmiotu. Kranik potrzebował już dawno reparacyi, ale zwlekano z tem ciągle i dopiero upadek tegoż w dnin 25 maja, przyczem o mało jeden z robotników nie został ciężko uszkodzony, spowodował zarządy warsztatów do reparacyi kranika. Do reparacyi przystąpiono 26 maja, ale znowu skutkiem „sparsystemu“ nie urządzono rusztowania. Kranik spadł na głowę kolegi Słobodzina i bardzo ciężko go uszkodził. Omdlałego wyniesiono z warsztatów, a p. Blauth cieszyć się może, że przybyła znowu jedna ofiara, którą organizacya zająć się będzie musiała.

Niedawno temu uczeń warsztatowy przechodził przez mostek i spadł w dół z wysokości kilku metrów. Powodem było rozluźnienie desek, które się usunęły i spowodowały wypadek. Szkoda kilku gwoździ, lepiej niech robotnik ma na całe życie pamiątkę, że pracował w warsztatach stanisławowskich.

Ale i przy okoliczności tych wypadków oświadczyć musimy kolegom w Stanisławowie, że podobne postępowanie zarządu warsztatów wynika tylko i jedynie z ich winy. Jedynym środkiem na usunięcie złego, jest organizacya i jak długo nie zrozumią tego wszyscy, bez wyjątku, robotnicy kolejowi, tak długo ciągle zdarzać się będą podobne wypadki. Robotnicy prywatni mają inspektorat przemysłowy, który choć cokolwiek kontrolnje fabryki i warsztaty — robotnicy kolejowi są tej instytucyi pozbawieni; robotnicy prywatni mają jakie takie ustawodawstwo ochronne — robotnicy kolejowi są wyjęci z pod prawa. Ale robotnicy prywatni mają organizacyę i bronią się solidarnie — a robotnicy kolejowi bawią się w różne kółka i kółeczka, dzielą się na najrozmaitsze kasty, trzymają się zdala od siebie, a solidarność poczytują za grzech śmiertelny. Jak długo stan ten trwać będzie, to nic nie zrobimy. Do gromady zatem, bracia, a dogonimy prywatnych robotników w ich prawach i staniemy na równi z nimi. A wtedy będzie lepiej.

Strejk kolejarzy w Ameryce. W Saint Luis zastrejkowali kolejarze. Mieli oni tam Witteka, który zabronił im należeć do organizacyi. Tego było trochę zadużo amerykańskim kolejarzom, zastrejkowali o uznanie organizacyi i w kilka godzin — wygrali. Kiedy my w Austryi dojdziemy do tego!

Lizunie górą! Od otwarcia przestrzeni Podgórze-Sucha, obsługiwał wszystkie pociągi osobowe personal stacyonowany w Podgórzu. Przy zmianie rozkładu jazdy z dniem 1 maja br. ani nie przypuszczano, że w sąsiedniej stacyi Kraków znajdzie się tak zacięty wróg w osobie inspektora Piaseckiego, który wytoczy zaciętą walkę personalowi podgórskiemu w celu odebrania pociągów osobowych i pozbawienia go dotychczasowego dochodu. Konduktorzy podgórscy dowiedziawszy się, że inspektor Piasecki robi do walki przygotowania, zapytali swego naczelnika p. Młynarskiego, który poczynił kroki u nadinspektora ruchu p. Hubla, od którego otrzymali odpowiedź, że jak dotąd, tak i nadal przestrzeń tę obsługiwać będzie personal podgórski.

Jakież rozczarowanie nastąpiło, gdy pomimo przyrzeczenia ze strony nadinspektora p. Hubla, nietylko obsługiwanie pociągów osobowych na pomienionej przestrzeni przydzielono konduktorom krakowskim, ale nadto zredukowano personal osobowy w Podgórzu o dwie partye osobowe. Widocznie, że p. Piasecki użył cięższego kalibru broni, aniżeli p. Młynarski, więc — zwyciężył. Bo jakążby nagrodę dano różnym lizuniom krakowskim, temu sztabowi p. Piaseckiego, który zaparłszy się godności ludzkiej, pełni usługi niedżentelmenów na szkodę własną i swoich kolegów. Praca tych panów znalazła tedy nagrodę, a lizuństwo ugruntowane zostało. Dalej więc do dalszej kreciej roboty, pogrzebcie wszystkich i wszystko, byle wam dobrze było. Pod kierunkiem swego wodza unieszczęśliwicie wszystkich, ale wam na grobie napiszemy: poczciwi.

Nowa nauka dla konduktorów podgórskich, a zarazem zapytanie: może panowie przestaniecie się raz już bawić w czytelnię, a przyłączycie się do ogólnej organizacyi celem położenia tamy podobnym bezprawiom.

SKŁADKI.

Na fundusz pras.: S. R. kor. 3·40; poprzednio wykazano koron 2.50, razem kor. 5·90.

Odpowiedzi Redakcyi.

P. Z. w Nowym Sączu. Sprostowania pańskiego nie umieścimy, nie chcemy bowiem pana kompromitować i na śmieszność narażać. W korespondencyi bowiem, którą pan prostujesz, niema przedewszystkiem wymienionego pańskiego nazwiska. Więc co pan właściwie chcesz prostować? Przy tej sposobności zwracamy panu uwagę, że należy zawsze używać przy sprostowaniach przyzwoitego tonu. Wprawdzie czytelniany pański styl nie może nas obrazić, lecz daje on panu świadectwo ubóstwa, któregoś się wstydzić powinien. Proszę przejrzyć ustawę, że redakcya nie potrzebuje prostować, czego nie umieściła i nie jest obowiązaną umieszczać gburowatych sprostowań. Fakta podtrzymujemy w zupełności.

Jasło. Zapóźno nadeszło; w następnym numerze.

Towarzysze! pamiętajcie o codziennym „Naprzodzie“!

Następny numer wyjdzie 15 czerwca.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca Szczepan Kurowski. Z drukarni Narodowej w Krakowie.